**2016D09152**

# INBRENG VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over het ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (facilitering verkeersonderzoeken en spitsmijdenprojecten) (Kamerstuk 29 398, nr. 493).

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

De adjunct-griffier van de commissie,
Stijnen

**Inhoudsopgave** **blz.**



## I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

### Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van het onderhavige ontwerpbesluit. Zij hechten belang aan het waarborgen van de privacy van kentekenhouders bij gegevensverzameling voor andere doeleinden dan verkeershandhaving en misdaadbestrijding en hebben om die reden nog enkele vragen.

De leden van de PvdA-fractie hebben kennisgenomen van het voornemen van de regering om het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer te wijzigen in verband met het faciliteren van verkeersonderzoeken en spitsmijdenprojecten. Zij hebben hierover nog enkele vragen aan de regering.

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van het voornemen om door middel van kentekenregistratie de bereikbaarheid en verkeersdoorstroming te bevorderen. Naar aanleiding van de plannen om in Kampen en Zwolle met behulp van ANPR (automatic number plate recognition, automatische kentekenherkenning) het fietsgebruik te stimuleren, heeft het lid Verhoeven schriftelijk vragen gesteld aan de Minister.[1] De leden van de D66-fractie delen het belang van verkeersonderzoek en spitmijdenprojecten en beschouwen minder auto's en meer fietsers in de stad alleen al voor de luchtkwaliteit een winst. Niettemin zijn zij nadrukkelijk van mening dat dergelijke onderzoeken en projecten niet ten laste van de privacy van autogebruikers mogen komen zonder dat daarbij de meest zorgvuldige waarborgen in acht worden genomen om onrechtmatige inbreuken op de persoonlijke levenssfeer te voorkomen.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben enkele vragen over het ontwerpbesluit dat het mogelijk moet maken verkeersonderzoeken en spitsmijdenprojecten met behulp van kentekenregistratie te faciliteren. Voor genoemde leden is van belang dat hierbij de privacy maximaal wordt gewaarborgd.

### Inrichting van het verkeersonderzoek of spitsmijdenproject (doel, regime, inhoudelijke eisen, termijn)

De leden van de VVD-fractie vragen de Minister of zij de genoemde doelen – verzekeren van de veiligheid op de weg, het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid – nader kan inkaderen.
Kan de Minister nogmaals uiteenzetten welk regime er geldt voor verkeersonderzoeken en welk voor spitsmijdenprojecten? In hoeverre

[1] Aanhangsel van de Handelingen II 2015–2016, nr. 1543

worden de uitgangspunten en voorwaarden gelijkgetrokken en op welke punten niet?
Aan welke inhoudelijke eisen moet een voorstel van de wegbeheerder tot verkeersonderzoek of spitsmijdenproject voldoen alvorens kentekengegevens überhaupt via een technisch hulpmiddel verzameld mogen worden om kentekenhouders uit te nodigen? Aan welke voorwaarden en eisen moet een voormeting in het kader van een spitsmijdenproject voldoen?
Een verkeersonderzoek of spitsmijdenproject wordt ten minste zeven dagen voor de start van het gebruik van een technisch hulpmiddel op de weg aangekondigd. Waarom is er gekozen voor zeven dagen? De leden van de VVD-fractie vragen of deze periode niet te kort is.

De leden van de PvdA-fractie hebben gelezen dat bij de voorbereiding van een verkeersonderzoek melding hiervan wordt gedaan bij de Functionaris Gegevensbescherming van het ministerie. Wat is de taak van deze functionaris? Neemt deze enkel kennis van de inhoud van het verkeersonderzoek, of toetst deze nut en noodzaak ervan? Toetst de functionaris of verwerking van gegevens in redelijke verhouding staat tot het doel?

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben gelezen dat de verantwoordelijke er volgens artikel 44 zorg voor draagt dat een verkeersonderzoek of spitsmijdenproject ten minste zeven dagen voorafgaand aan het gebruik van het technisch hulpmiddel dat daarvoor benodigd is, wordt aangekondigd via een persbericht en via een landelijk of regionaal nieuwsblad. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of deze aankondigingen ook kunnen worden gepubliceerd als open data op een onlineplatform zodat er één centraal punt is waar verkeersdeelnemers en andere belanghebbenden kunnen zien waar dergelijke onderzoeken en projecten lopen.

**Deelname**

De leden van de VVD-fractie vragen waarom er voor de selectie van kentekenhouders meer eisen gelden bij het versturen van een uitnodiging tot deelname aan een spitsmijdenproject dan bij de uitnodiging tot deelname aan een verkeersonderzoek (bijvoorbeeld check Nationaal Postregister en Nationaal Overledenenregister). Wordt bij de selectie van proefpersonen voor verkeersonderzoeken niet gecheckt of kentekenhouders in deze registers zijn opgenomen? Zo nee, waarom niet?

De leden van de D66-fractie lezen in artikel 47 dat indien individuele deelname van de kentekenhouder niet nodig is, gegevens direct geanonimiseerd of gepseudonimiseerd worden. In welke gevallen verwacht de Minister dat individuele gegevens niet relevant zullen zijn voor verkeersonderzoek en projecten?
De leden van de D66-fractie waarderen de toevoeging dat gegevens na drie weken worden vernietigd indien de kentekenhouder niet reageert. Indien een individuele kentekenhouder niet wil deelnemen aan onderzoek of een project worden zijn gegevens, nadat hij dit kenbaar heeft gemaakt, vernietigd, zo leest de D66-fractie. Op welke wijze kan de kentekenhouder dit kenbaar maken? Hoe wordt vervolgens voorkomen dat de eerstvolgende maal dat de kentekenhouder langs een ANPR-camera rijdt, zijn gegevens niet opnieuw worden verwerkt en hij steeds opnieuw kenbaar moet maken dat hij afziet van deelname? De leden van de D66-fractie vragen de Minister of dit tevens inhoudt dat op geen enkele andere wijze, bij welke instantie dan ook, aantekening wordt gemaakt van de weigering van de kentekenhouder om mee te werken aan onderzoek of projecten.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben gelezen dat verkeersdeelnemers blijkens artikel 41 lid 1 onder a een schriftelijke uitnodiging krijgen

tot deelname aan een verkeersonderzoek. Volgens artikel 47 lid a is het echter ook mogelijk dat sprake is van een anoniem verkeersonderzoek. Krijgen de verkeersdeelnemers in een dergelijk geval ook een brief? Gezien de garantie van anonimiteit is volgens de ChristenUnie-fractie in dit geval een individuele brief niet noodzakelijk.
In artikel 47a wordt echter ook een onderscheid gemaakt tussen anonimiseren en pseudonimiseren. Kan dit verschil worden toegelicht? In welke situaties is het bijvoorbeeld nodig om te pseudonimiseren? De leden van de ChristenUnie-fractie geven de Minister in overweging de woorden «of gespeudonimiseerd» te schrappen.
Bij spitsmijdenprojecten wordt eerst getoetst of kentekens zijn opgenomen van automobilisten die eerder hebben aangegeven niet benaderd te willen worden voor deze projecten. Na constatering daarvan vindt directe vernietiging van hun gegevens plaats. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen waarom deze optie niet wordt genoemd in artikel 47; of valt dit onder artikel 47 sub b? Kan voor verkeersonderzoeken ook de optie worden geboden om vooraf aan te geven helemaal niet te willen meedoen aan deze projecten? Zo nee, waarom niet?
De leden van de ChristenUnie-fractie vragen waarom voor spitsmijdenprojecten niet gekozen wordt voor een verplichte opt-in in plaats van een optionele opt-out. Met een verplichte opt-in zouden verkeersdeelnemers van te voren kunnen aangeven of ze geïnteresseerd zijn in deelname aan spitsmijdenprojecten. Zo wordt voorkomen dat mensen ongewenst worden benaderd voor zo'n project. Volgens genoemde leden is dan nog steeds een nulmeting van het verkeersgedrag van deze verkeersdeelnemers mogelijk voor de start van het spitsmijdenproject.
Dezelfde vraag hebben de leden van de ChristenUnie voor verkeersonderzoeken. Waarom is er niet voor gekozen om voor verkeersonderzoeken waarvoor verkeersdeelnemers moeten worden benaderd, te kiezen voor een verplichte opt-in? Op deze manier kan worden voorkomen dat verkeersdeelnemers ongewenst worden benaderd met een verzoek om deelname aan een verkeersonderzoek. Waarom is het niet mogelijk om via de Berichtenbox van de overheid alle kentekenhouders in Nederland te benaderen met de vraag of zij in voorkomende gevallen uitgenodigd willen worden voor een verkeersonderzoek of een spitsmijdenproject? Mensen die niet op dit verzoek reageren of niet akkoord gaan zouden dan niet meer benaderd kunnen worden voor een verkeersonderzoek.

## Privacy en bewaartermijn

De leden van de VVD-fractie vragen of de Minister het proces van de ontwikkeling van een verkeersonderzoek of spitsmijdenproject van begin tot eind kan beschrijven. Zij willen graag weten op welke momenten een kentekenhouder wordt betrokken bij de verzameling en het gebruik van zijn gegevens en hoe en wanneer hij/zij daar bezwaar tegen kan maken.
De leden van de VVD-fractie vragen of de Minister kan reflecteren op het belang van verkeersonderzoeken en spitsmijdenprojecten versus het belang van privacy. In hoeverre heiligt het doel de middelen? Is er voldoende bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak om kentekengegevens te gebruiken voor dergelijke onderzoeken en projecten? Hoe verhoudt zich dit tot het uitgangspunt bij flitsfoto's van buitenlandse kentekens, waarbij wordt gesteld dat flitsfoto's privacygevoelige informatie bevatten, waardoor deze foto's gewoon vernietigd worden en buitenlandse wegpiraten hun straf kunnen ontlopen (zie beantwoording van schriftelijke vragen van het lid Visser inzake het bericht dat buitenlandse verkeersovertreders de dans ontspringen d.d. 27 november 2015 onder vraag 4)[2]?

---

[2] Aanhangsel Handelingen II 2015–2016, nr. 726

Kan de Minister nogmaals toelichten hoe dit besluit zich verhoudt tot de Wet bescherming persoonsgegevens (Wpb)? Hoe worden decentrale overheden gedwongen rekening te houden met de bepalingen in de Wbp? Het voorstel is voorgelegd aan het College bescherming persoonsgegevens (CBP). Kan de Minister het advies van het CBP uiteenzetten en aangeven op welke punten het voorstel is aangepast?
Wie controleert en handhaaft op datgene wat met het besluit wordt geregeld? Hoe wordt gewaarborgd dat de privacy van kentekenhouders in acht wordt genomen en gegevens volgens de bepalingen in het besluit worden vernietigd?
De leden van de VVD-fractie lezen dat voor verkeersonderzoeken is bepaald dat kentekenhouders binnen vier weken na de verwerking van persoonsgegevens met een technisch hulpmiddel schriftelijk moeten worden benaderd over het onderzoek. Hoeveel tijd mag de verwerking in beslag nemen? Met andere woorden, na hoeveel weken, gaan de vier weken in?

De leden van de PvdA-fractie lezen dat de verwerking van gegevens met behulp van ANPR op het minimale niveau plaatsvindt, waarbij de beleidsdoelstellingen nog gerealiseerd kunnen worden. Deze leden vragen de Minister om dit aan de hand van één of meerdere voorbeelden nader toe te lichten. Ook vragen zij de Minister in te gaan op de vraag hoe met de verwerking van gegevens wordt omgegaan als met verwerking van meer gegevens de beleidsdoelstellingen beter gerealiseerd kunnen worden (en vice versa).

De leden van de D66-fractie lezen in het voorstel tot wijziging van het besluit dat de Minister voornemens is om ANPR te gebruiken voor verkeersonderzoeken en spitsmijdenprojecten. Zij vragen de Minister of dit middel de enige manier is om de gewenste informatie te verzamelen en automobilisten aan te moedigen om de spits te mijden dan wel vaker gebruik te maken van andere vervoersmogelijkheden of dat ook andere minder ingrijpende methoden toegepast zouden kunnen worden en, zo ja, welke de Minister heeft overwogen.
In de toelichting schrijft de Minister over het gebruiken van een technisch hulpmiddel bij het verwerken van kentekengegevens van voertuigen op de weg, voor zover dit gebeurt ten behoeve van specifieke nader omschreven doelen. Die doelen staan omschreven in het voorgestelde artikel 44, maar de verzamelde gegevens over individuele weggebruikers worden tot grote verbazing van de leden van de D66-fractie niet alleen ingezet voor de doelen zoals omschreven in artikel 44. In het voorgestelde artikel 46 lezen de leden van de D66-fractie namelijk dat de verzamelde gegevens ook kunnen worden gebruikt door toezichthouders, opsporingsinstanties, ambtenaren die belast zijn met de opsporing van een strafbaar feit, politie voor de uitvoering van de politietaak, verzekeraars en advocaten. De leden van de D66-fractie lezen hierin een inbreuk op de doelen zoals in artikel 44 voorgesteld en indien zij dat juist constateren, maken zij ernstig bezwaar tegen het gebruik van ANPR-gegevens op deze wijze. Kan de Minister toelichten hoe artikel 46 zich verhoudt tot de gekozen doelen in artikel 44 en het vereiste van strikte doelbinding om persoonsgegevens volgens de wet te mogen verwerken? Is de Minister bereid om de gebruikersgroep in artikel 46 te beperken tot uitsluitend diegenen die rechtstreeks betrokken zijn bij de gekozen doelen, zijnde verkeersonderzoek en spitsmijdenprojecten?
De leden van de D66-fractie zien naast het doorbreken van de doelbinding ook strijdigheid tussen hetgeen het onderhavige ontwerpbesluit voorstelt, waarbij ook opsporing van strafbare feiten wordt betrokken, en het

wetsvoorstel ANPR[3], dat nog bij de Kamer aanhangig is. De leden van de D66-fractie wijzen de Minister er nadrukkelijk op dat de toepassing van ANPR nog steeds in een wetsvoorstel bij de Kamer aanhangig is en dat daaraan bij lange na nog geen parlementaire goedkeuring is gegeven. De leden van de D66-fractie merken op dat zij de voorgestelde wijziging van onderhavig besluit hekelen indien de Minister daarmee poogt om via een andere route alsnog het brede gebruik van ANPR-gegevens voor opsporingsdiensten mogelijk te maken. Kan de Minister toelichten hoe onderhavig besluit zich verhoudt tot het wetsvoorstel ANPR, dat nog bij de Kamer aanhangig is? Kan de Minister in samenwerking met haar collega's binnen het kabinet de Kamer een overzicht doen toekomen van alle besluiten, Algemene Maatregelen van Bestuur, ministeriële regelingen en convenanten waarbij ANPR-gegevens op dit moment worden gebruikt, door wie die gegevens worden gebruikt en met welk doel?

De voornoemde leden wijzen tevens nadrukkelijk op de uitspraak van het Hof van Justitie over dataretentie[4], waarbij de verzameling van persoonsgegevens en de mate van inbreuk op de persoonlijke levenssfeer van mensen tegen het licht is gehouden. Naar aanleiding van het arrest heeft de Afdeling rechtspraak van de Raad van State op verzoek van de Minister van Veiligheid en Justitie gereflecteerd op de gevolgen voor gegevensverzamelingen van de Nederlandse overheid, waaronder het toepassen van ANPR (voorlichting 17 juli 2014). De Afdeling wijst er op dat het aan de wetgever en uiteindelijk de rechter is om over dit voorstel een definitief oordeel te geven. De Afdeling geeft aan rekening te houden met de mogelijkheid dat dit soort gegevensopslag zal kunnen worden beoordeeld als strijdig met het evenredigheidsbeginsel of als niet relevant en bovenmatig, uitgaande van het doel van de opslag. De leden van de D66-fractie vragen het kabinet hoe het zich bij de voorgestelde wijziging van het besluit rekenschap heeft gegeven van de voorlichting door de Raad van State en hoe de voorgestelde wijziging past in de grotere discussie over de wenselijkheid van toepassing van ANPR voor verschillende doeleinden.

De leden van de D66-fractie stellen dat naast Rijkswaterstaat en provincies ook gemeenten verantwoordelijk kunnen zijn voor onderzoeken en projecten. Kan de Minister nader toelichten wie wanneer eindverantwoordelijk en daarmee aanspreekbaar is voor de correcte verwerking en vernietiging van verzamelde gegevens? Bij de toepassing van Suwinet is door de Inspectie SZW geconstateerd dat gemeenten niet in alle gevallen even zorgvuldig met gegevensverwerking omgaan, wat de privacy van mensen ernstig kwetsbaar maakt. Indien gemeenten betrokken zijn bij verkeersonderzoeken en projecten en eindverantwoordelijk zijn voor de verwerking en vernietiging, hoe en door wie wordt dan nauwlettend in de gaten gehouden dat dit op correcte wijze gebeurt?

Gezien de opmerkingen van de leden van de D66-fractie over de voorgenomen gegevensverwerking, hechten de voornoemde leden aan een privacy impact analyse en advies van de Autoriteit Persoonsgegevens. In de toelichting bij de voorgestelde wijziging van het besluit geeft de Minister aan dat wel privacy impact analyses (PIA's) zijn uitgevoerd bij de totstandkoming van het gewijzigde artikel 14 Wegenverkeerswet 1994 en dat met die analyses volledig rekening is gehouden bij de voorbereiding van dit besluit. Is de Minister bereid om die PIA's gelijktijdig met de beantwoording van dit schriftelijk overleg alsnog aan de Kamer te doen toekomen zodat de Kamer daar kennis van kan nemen?

De leden van de D66-fractie lezen voorts in de toelichting dat de Autoriteit Persoonsgegevens op 8 september 2015 advies heeft uitgebracht op

[3] Kamerstuk 33 542, nr. 2

[4] Uitspraak van het Europees Hof van Justitie d.d. 8 april 2014 inzake de Dataretentierichtlijn (zaken C-293/12 en C-594/12)

onderhavige wijziging van het besluit. Dat advies ontbreekt echter als bijlage bij de voorliggende wijziging waardoor de Kamer daar niet als zodanig en eigenstandig kennis van kan nemen. Kan de Minister dat advies alsnog en gelijktijdig met de beantwoording van dit schriftelijk overleg aan de Kamer doen toekomen?
In de toelichting lezen de leden van de D66-fractie dat de termijn van vier respectievelijk twaalf weken waarbinnen kentekenhouders moeten worden benaderd over het verkeersonderzoek respectievelijk spitsmijdenproject, kan worden verlengd met de duur van binnen die termijn begonnen schoolvakanties. Begrijpen de leden van de D66-fracie het juist dat de bewaartermijn van de gegevens daarmee in geval van bijvoorbeeld de zomervakantie met zes weken kan toenemen? Hoe verhoudt een verlenging vanwege schoolvakanties zich tot de wettelijke noodzakelijkheidsregel dat kentekens niet langer worden bewaard dan strikt noodzakelijk en hoe verhoudt verlenging van de bewaartermijn vanwege schoolvakanties zich tot kentekenhouders die geen kinderen hebben maar wiens gegevens vanwege schoolvakanties wel een aantal weken langer worden bewaard?

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat de kentekengegevens ook voor andere doelen kunnen worden gebruikt dan voor verkeersonderzoeken of spitsmijden. Concreet wordt genoemd dat de gegevens ook ingezien kunnen worden door de politie voor de uitvoering van de politietaak, door ambtenaren die belast zijn met de opsporing van een strafbaar feit, door een verzekeraar indien deze aannemelijk maakt dat deze gegevens noodzakelijk zijn voor het behartigen van de belangen van de bij hem verzekerde, voor zover het gaat om de kentekengegevens van deze verzekerde en deze verzekerde hiervoor toestemming heeft gegeven en door een advocaat indien deze aannemelijk maakt dat deze gegevens noodzakelijk zijn voor het behartigen van de belangen van zijn cliënt en voor zover het gaat om de kentekengegevens van zijn cliënt. Voornoemde leden hebben bezwaren tegen deze verruimde toepassing en vragen de Minister deze verruimde toepassing nader te onderbouwen vanuit het principe van proportionaliteit.
Het achteraf in gegevens kijken kan altijd toegevoegde waarde hebben. De vraag is echter of dit zo'n zwaar instrument waard is. Het antwoord op deze vraag kan wat de fractie van de ChristenUnie betreft per locatie en periode verschillen. Als er rond een grote stad bovengemiddeld veel overvallen zijn, kan het nuttig zijn om een tijdje de kentekengegevens op te slaan om meer zaken te kunnen oplossen. Dat is echter iets anders dan het structureel benutten van Nederlandse kentekengegevens die zijn verzameld met het doel van verkeersonderzoek of spitsmijdenprojecten. Met andere woorden: wat de fractie van de ChristenUnie betreft moet de proportionaliteit meer centraal staan dan alleen het gegeven dat er data zijn die voor opsporing kunnen worden benut.

## Fraude en de relatie met het Wetboek van Strafvordering

De leden van de VVD-fractie vragen de Minister om naar aanleiding van recente berichtgeving omtrent gesjoemel in Rotterdam[5] in te gaan op de fraudegevoeligheid van spitsmijdenprojecten. Welke verantwoordelijkheid hebben de verschillende bevoegde organen daarbij?

De leden van de PvdA-fractie lezen dat de Minister buitengewoon positief is over de effecten van eerdere spitsmijdenprojecten. Dit zou onder andere gebaseerd zijn op een eerdere evaluatie. De afgelopen periode,

---

[5] Algemeen Dagblad, «Kamer eist uitleg over gesjoemel met spitsmijden» d.d. 20 november 2015 (http://www.ad.nl/ad/nl/1038/Rotterdam/article/detail/4191291/2015/11/20/Kamer-eist-uitleg-over-gesjoemel-met-spitsmijden.dhtml)

nadat de openbare internetconsultatie had plaatsgevonden, is een aantal van deze projecten echter ook negatief in het nieuws gekomen, waaronder het project Wild! in de regio Rotterdam. Het lid Hoogland heeft hier eerder ook kritische vragen over gesteld.[6] In dit kader vragen de leden van de PvdA-fractie naar maatregelen die de Minister (of een andere overheidsinstantie) neemt naar aanleiding van frauduleus handelen, zoals bij het project in Rotterdam het geval was. In antwoorden op vragen hierover heeft de Minister aangegeven dat automobilisten die eerder niet aan de voorwaarden hebben voldaan (aanwijzingen tot frauduleus handelen) worden uitgesloten voor het vervolg van het project. Is het mogelijk deze personen van alle spitsmijdenprojecten in Nederland uit te sluiten? Zo ja, worden automobilisten die eerder niet overeenkomstig de voorwaarden van het Rotterdamse project hebben gehandeld, daadwerkelijk uitgesloten van andere projecten? Zo nee, kan met een wijziging in het nu voorliggende ontwerpbesluit worden gerealiseerd dat dit wel mogelijk wordt, en is de Minister bereid het ontwerpbesluit zodanig te wijzigen?

De leden van de ChristenUnie-fractie wijzen op artikel 46 onderdeel d en e, waarin wordt gesproken over het gericht vragen naar kentekens. Deze leden willen weten wat hieronder wordt verstaan en of dit niet specifieker kan worden opgeschreven. Het maakt volgens deze leden uit of het gaat om het specifiek uitvragen of kenteken X op een bepaald tijdstip op een bepaald wegvak is gesignaleerd of dat een hele serie kentekens wordt opgevraagd die rond een bepaald tijdstip op een bepaald wegvak waren om hiermee mogelijke verdachten in beeld te krijgen. Zij vragen of dergelijke afwegingen van de proportionaliteit van het inzetten van dit instrument zijn gemaakt. Deze leden zijn van mening dat dergelijke afwegingen gemaakt dienen te worden, maar dat deze niet thuis horen in dit besluit maar in het Wetboek van Strafvordering, aangezien het om opsporingsmiddelen gaat. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen waarom niet gekozen is voor opneming in het Wetboek van Strafvordering. Waarom is niet expliciet de voorwaarde gesteld dat de hoofdofficier van justitie het opsporingsonderzoek heeft aangewezen, inclusief een afgebakende periode? Ook missen deze leden een onderbouwing van de vraag voor welk soort misdrijven dit middel mag worden ingezet.
De leden van de ChristenUnie-fractie vragen hoe het voorgestelde besluit zich verhoudt tot het niet in stemming gebrachte wetsvoorstel Wijziging van het Wetboek van Strafvordering in verband met de regeling van het vastleggen en bewaren van kentekengegevens door de politie (Kamerstuk 33 542, nr. 2) en artikel 8 van het Europees verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden (EVRM).
Tot slot wordt in artikel 46 onderdeel d verwezen naar artikel 15 Wetboek van strafvordering. Dit artikel gaat echter over schorsing van vervolging en niet over ambtenaren belast met de opsporing. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen daarom of deze verwijzing klopt.

### Relatie met Beter Benutten

De leden van de VVD-fractie vragen de Minister om nogmaals toe te lichten wat de doelstelling is van het programma Beter Benutten. In hoeverre maakt het faciliteren van een mindshift over mobiliteit bij publieke en private partijen hier onderdeel van uit? Zo ja, wanneer is de Minister hier dan in geslaagd? Welke rol speelt de component gedragsbeïnvloeding hierin? Deelt de Minister de mening van de leden van de VVD-fractie dat het individu altijd keuzevrijheid moet hebben? Zo ja, kan zij dan aangeven wat de structurele effecten zijn van de gedragsbeïnvloedingsprojecten binnen Beter Benutten en waar voor haar de grens ligt tussen gedragsbeïnvloeding en keuzevrijheid?

---

[6] Aanhangsel handelingen II 2015–2016, nr. 862

De leden van de VVD-fractie vragen hoe de voorgenomen aanpassingen ten behoeve van de spitsmijdenprojecten en daarmee de uitbreiding van de bevoegdheden zich verhouden tot de tijdelijkheid van het programma Beter Benutten. Zou de wijziging van het besluit niet gelijkgetrokken moeten worden met de einddatum van het programma Beter Benutten? Zo nee, waarom niet?
Welk soort projecten komt op basis van welke eisen in aanmerking voor een financiële bijdrage van het Rijk vanuit het programma Beter Benutten? Kunnen projecten gericht op het vergroten van de gastvrijheid van een stad of regio ook in aanmerking komen? Zo nee, hoe verklaart de Minister dan de kentekenregistratie in Zwolle en Kampen om het fietsgebruik te bevorderen?
Hoe verhoudt dit voorstel zich tot regionale en lokale fietsstimuleringsprojecten? Kan de Minister bij haar antwoord het besluit van de gemeente Zwolle om kentekenregistratie ten behoeve van het stimuleren van fietsgebruik op te schorten, betrekken?